

STRANO MA VERO:
GQ SU UNA F1!

di Emanuele Farneti - foto di Guido Clerici

...E ORA GUIDIAMO NOI

SCENDERE IN PISTA CON UNA FORMULA 1? SI PUÒ! TI BASTA LA PATENTE, UN PO' DI SOLDI E TANTA BUONA VOLONTÀ. UN GIORNALISTA DI GQ CI HA PROVATO, ED È RIUSCITO A... TORNARE IN UFFICIO A RACCONTARLO.

Segui le traiettorie segnate. Se ritardi la frenata, vai fuori. Se acceleri troppo presto, vai fuori». Avremmo potuto mandarci il nostro esperto di motori, a provare una Formula 1. E invece no. Sembrava "giornalisticamente più interessante" mandarci uno qualunque. Cioè chi scrive. Uno con la patente, ok, ma che già sulla strada per l'autodromo di Vallelunga è riuscito ad ammaccare la Skoda che aveva noleggiato. Così, per mettere le cose in chiaro da subito. Insomma, un pilota della domenica alle prese con un mostro da 700 cavalli. Uno che non ha mai guidato una monoposto. Uno che non ha mai girato in pista. Per raccontare lo strano effetto che fa "il privilegio dell'impossibile", che poi è lo slogan di F1

International, la società che organizza lo stage. Il programma della giornata: lezioni di teoria; prova di guida di una Formula Campus; pranzo; di nuovo teoria; guida della Formula 1. Il tutto, aperto al pubblico. Chiunque, si fregiano all'organizzazione, sarà in grado, alla fine della giornata, di guidare la F1. In effetti, è successo. Ecco come. È mattina presto quando percorriamo i 3.222 metri della pista a bordo della Multipla dell'organizzazione. In teoria, il momento più soft della giornata. In pratica, la verifica empirica di quello che avevamo sentito dire su Vallelunga: muretti inquietanti vicini all'asfalto, un rettilineo «dove metterete la sesta» (minaccia l'istruttore), e per gradire una curva cieca in discesa che si chiama Trincea. I birilli segnala-



no le traiettorie e i punti di frenata. L'istruttore alla guida ci spiega la Regola Base del pilotaggio: il trasferimento dei pesi. «In pista tutto funziona sulla base di un concetto chiave: accelerare vuol dire aumentare la motricità a scapito della direzionabilità. Frenando si ottiene l'effetto inverso». Cioè, in macchina come in moto: quando freni il peso si sposta in avanti e controlli lo sterzo, quando acceleri sposti il peso indietro e vai. Detto così è pure banale, ma va considerato che: a freddo, i freni di una F1 non funzio-

nano; le gomme si scaldano solo dopo due giri; useremo per la prima volta il cambio al volante. Quindi, o la Regola Base funziona, o non è chiarissimo quale possa essere il Piano B. Solo un pazzo vorrebbe guidare una F1 senza aver fatto adeguata esperienza in una Formula minore, ci diciamo infilandoci nella Formula Campus, così piccola che sembra te la cuciano addosso, ma con pur sempre 108 cavalli e una velocità di punta di 210 km all'ora. Proviamo a entrare e a uscire rapidamente dall'abitacolo. Cronometro alla mano, uscirebbe più rapidamente un San Bernardo sotto psicofarmaci, per cui non resta che sperare di non dover fare le cose di fretta. Entriamo in pista con altre cinque macchine per prendere confidenza col tracciato. Rientriamo ai box, gli istruttori ci definiscono "molto applicati" (che forse non sarà come dire sfigati, ma insomma), usciamo una seconda volta e la cosa si fa divertente. La schiena vibra, appiccicata com'è al motore; il cuore lo senti battere nel casco; e alla fine i tempi migliorano anche di venti secondi rispetto ai primi giri. Record della pista: Di Benedetto in 1'20"371. GQ: 2'03"201. Bene così, ci dicono, perché «è come nel tennis: meglio un bel colpo preciso che una palla sparata fortissimo fuori». Sul momento, mai metafora ci sembrò più azzeccata.

Quella che eufemisticamente può essere definita la nostra "prudenza" comporta che, nel pomerig-



gio, siamo i primi a cui viene affidata la F1. Mentre i meccanici mettono a punto l'abitacolo, ci rendiamo conto che: Fisichella è assai più piccolo di noi (sensazione Tonno In Scatola); da qui giù vediamo solo le due enormi gomme anteriori (rain, perché ha pure piovuto); alcune dozzine di occhi ci guardano sarcastici; e, soprattutto, non ricordiamo assolutamente NULLA della procedura di

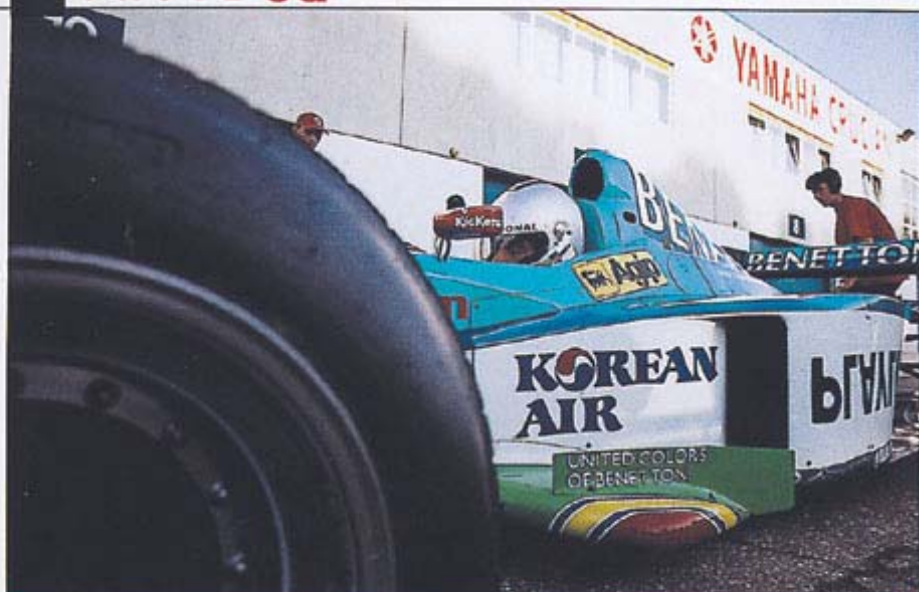
partenza. Ce la illustrerà con dei gesti convenzionali (ma quali?) il capo-istruttore, perché a motore acceso è assolutamente impossibile parlarsi. I cinque momenti della partenza sono: 1) Il motore viene azionato dai meccanici con la pistola pneumatica. 2) Frizione. 3) Inserire la prima con apposito pulsante rosso sul volante. 4) Far salire (PIANO) il gas fino al livello indicato dall'istruttore e poi stabilizzare. 5) Rilasciare (PIANO) la frizione e poi via. Il tutto, uno direbbe, avendo il tempo di pensarci un po', tra un punto e l'altro. Invece no. Rapidi rapidi, perché altrimenti si danneggia il motore. Così chi scrive abbassa la visiera del casco, vorrebbe essere in un porto



TUTTO CHIARO? Secchione in prima fila per la lezione di teoria, ma perplesso il giusto non appena sale in auto, l'inviato di GQ si prepara al via.



PROVE GQ



SICURO SICURO? Arriva il momento della partenza. La Benetton è pronta. E GQ?



delle Cicladi, fa segno che è pronto, azzecca con euforia sospetta i primi tre punti ma al quarto va completamente in pappa, e anziché accelerare gradualmente per quei pochi millimetri necessari dà due bei colpi sul gas come se fosse al semaforo su un'Alfetta. Il motore si spegne evitando la liquefazione solo per il salvataggio in corner dell'angelo custode, il capoistruttore, un po' spazientito, resiste all'impulso di rispedire il giornalista a Milano e gli concede un'altra chance. Che si infrange sul prevedibile punto 5, con la frizione rilasciata troppo bruscamente. Ma al terzo tentativo, nel sarcasmo generale, la F1 si muove e GQ entra in pista, solo un po' a singhiozzo. E piano.

La frizione, dopo la procedura di partenza, viene dimenticata perché il cambio al volante è semiautomatico e, almeno quello, inaspettatamente facile. Ti stupisci per il rumore così pazzo che non lo senti neanche più (è oltre), freni con la forza che ti ritrovi (ogni frenata richiede una spinta di 45 kg) e, in un paio di momenti di semi-incoscienza, provi pure a vedere che effetto fa farla correre un po'.

Obiettivi: non abbattere i birilli, seguire le traiettorie, frenare con i tempi giusti e completare i tre giri del programma senza dimenticare le regole fondamentali: lucidità, responsabilità, umiltà. Obiettivi raggiunti (soprattutto l'umiltà). Vabbe', tranne un birillo. Ma uno solo.

Emanuele Farneti

PER GUIDARE UNA FORMULA 1

Nella foto qui a fianco, il funzionamento dei comandi (semplificati) della Benetton di F1 International.

- 1 Iniezione: abbassando una leva si dà corrente alla vettura. I meccanici possono azionare il motore con la pistola pneumatica.
- 2 Al segnale convenuto, il pilota innesta la prima premendo il pulsante rosso (dopo aver premuto la frizione a pedale).
- 3 Una volta partiti, si utilizza il cambio al volante: con la mano destra si innestano le marce, con la sinistra si scalano.
- 4 Sopra al volante, posizionato in modo tale da non distogliere gli occhi del pilota dalla strada, un led indica in quale marcia si trova il motore.

Vuoi provare anche tu? Ecco come.

F1 International organizza giornate di guida per piloti di tutti i livelli. Gli stage sono itineranti e si svolgono sui circuiti

più prestigiosi d'Europa: Spa, Barcellona, Magny Cours. Per l'Italia è stato scelto l'autodromo romano di Vallelunga. A disposizione dei piloti una Benetton del '98, una Arrows del '96 e due Larrousse del '94. Tutte con lo stesso propulsore, il Ford Cosworth HB con cui Schumacher vinse il mondiale ai tempi della Benetton.

L'esperienza (indimenticabile) ha un costo significativo, che varia a

seconda dei giri che si intende percorrere con la F1: si va dai 4 milioni e 250 mila lire per 3 giri, agli oltre 9 milioni per 10 giri (il prezzo comprende anche la teoria e 13 giri su una Formula minore). Le date italiane già fissate per il 2002 sono: dall'8 all'11 aprile, dal 17 al 21 giugno, dall'11 al 13 settembre. F1 International, poi, offre uno speciale servizio personalizzato alle aziende. Per tutte le informazioni, rivolgersi a: Aurora Promotion, tel. 0362-91.55.49; cell. 335-52.24.295; www.aurorapromotion.it

